

交通进行时



西渝高铁樊吟站2号六线特大桥合龙。

西渝高铁樊吟站2号六线特大桥合龙

华西都市报(记者 曹菲)记者从京昆高速铁路西昆有限公司获悉,10月27日,西渝高铁安康至重庆段(下称西渝高铁康渝段)樊吟站2号六线特大桥合龙,为全线如期通车奠定了基础。

樊吟站2号六线特大桥坐落于达州市宣汉县,全长1207.3米,最大跨径80米,最高墩37.5米,是西渝高铁康渝段樊吟站枢纽核心主体工程,承担着西渝高铁正线与万州支线的连通功能。项目创新采用“以桥代场、桥上设站线”建设模式,将车站进出站、渡线配线布设于桥面,从而有效盘活山地有限土地资源,适配山区复杂走线,填补了西南山区高铁站场建设的短板。

樊吟站2号六线特大桥毗邻前河、依山跨谷而建,所在区域山高谷深、地势陡峭,施工场地狭窄,雨季持续时间长,地质条件复杂,属于典型的深山峡谷山区高铁站场枢纽工程。该桥梁全部为异型现浇梁、各型连续梁共16联,施工组织难度极大。

据中铁六局西渝高铁项目负责人介绍,建设团队创新研发

了不等宽悬浇道岔连续梁专用挂篮系统与方形锚固桩机械化成孔技术,成功破解了传统工艺受力不均、线型偏移等行业难题,为山地异形桥梁施工积累了技术经验。

西渝高铁是国家“八纵八横”高速铁路网中京昆通道、包(银)海通道的重要组成部分。线路正线全长约739公里,分西安至安康、安康至重庆(康渝段)两段实施建设,并同步建设全长约90公里的樊吟经开州至万州连接线。目前,西渝高铁康渝段建设正全速推进,已合龙桥梁227座,工程全面进入无砟轨道施工、站房建设及四电工程安装等剩余工程的关键攻坚阶段。

西渝高铁建成通车后,将与成渝高铁、郑渝高铁、渝昆高铁等多条干线铁路互联互通,进一步完善中西部地区高速铁路路网结构,极大便利沿线群众出行,对巩固拓展脱贫攻坚成果、全面推进乡村振兴、助力城乡融合和区域协调发展、加快形成西部大开发新格局,具有十分重要的意义。

京昆高速铁路西昆有限公司供图

康新高速吉拉隧道双洞掘进突破千米大关

华西都市报(记者 曹菲)10月27日,记者从蜀道集团藏高公司获悉,G4218康定至新都桥高速公路(下称康新高速)吉拉隧道建设迎来新进展——隧道进口左、右双洞掘进双双突破千米大关。

吉拉隧道是康新高速控制性工程,地处折多山3222米区域,属于特长公路隧道。隧道左线长8070米、右线长7945米,最大埋深839米。

隧址区域自然条件严苛,高寒缺氧、昼夜温差大、冬季漫长且冰雪期长。隧道穿越折多塘断裂带,受区域构造影响巨大,岩体破碎、裂隙发育;叠加高地应力与富水破碎围岩影响,施工易发生围岩溜坍、涌水突泥、软岩大变形等。

面对高原复杂地质条件与恶劣自然环境的双重考验,项目团队坚持以科技“探路”、以安全“兜底”。

前置“CT扫描”,把风险挡在开挖前面。项目团队依托超前地质预报体系先行研判隧道山体地质条件,综合运用地质素描、超前钻探、地质雷达、地震波探测等多种手段,长、短距离预报成果相互印证,如同对山体开展全方位“CT扫描”,提前摸清晰裂构造、涌突水等风险。

全程“贴身监护”,紧盯围岩动态变化。项目团队常态化开展围岩监控量测,相当于给隧道围岩装上“动态报警器”。一旦监测触发预

警、发现异常险情,第一时间停工研判、快速处置。

守牢安全底线,更要守好高原生态保护红线。项目施工废水多级沉淀达标排放,弃渣规范化处置并同步谋划后期生态修复,严控扬尘和尾气排放,最大限度降低工程对地表植被的扰动。

康新高速项目全长78.5公里,起于康定榆林,顺接G4218雅叶高速康定过境段,经折多山,止于新都桥镇东俄洛三村,总投资约170.27亿元,设4处互通立交,配套建设桥梁22座、隧道8座(特长隧道7座)。截至2026年10月下旬,康新项目累计完成投资112.22亿元,其中路基土石方完成75.64%、隧道开挖完成65.24%、桥涵完成80.94%。

康新高速作为G4218雅叶高速的重要组成部分,项目既是《国家公路网规划(2013年—2030年)》中雅安到叶城联络线的重要路段,也是四川省“十八射九纵九横”高速公路网中对外放射线的关键组成部分,计划2028年建成通车。建成后,项目将无缝衔接成雅、雅康高速,形成“成都—康定—新都桥”高速大通道,从成都至新都桥4个多小时即可到达,康定至新都桥的通行时间也将从2小时缩短至1小时,对完善区域高速路网、促进沿线经济社会发展具有重要意义。

襄渝铁路和兰渝铁路第二阶段集中修全面启动

10月28日,华西都市报、封面新闻记者从中国铁路成都局集团有限公司(下称国铁成都局)获悉,27日21时许,在襄渝铁路达州站,一台道岔大机缓缓驶入作业区段,标志着襄渝铁路、兰渝铁路第二阶段集中修全面启动。

襄渝铁路东起湖北襄阳、西至重庆,是连接我国西南地区与华中、西北地区的重要铁路干线;兰渝铁路北起甘肃兰州、南至重庆,是西南地区衔接西北腹地、融入西部陆海新通道的关键铁路通道,两条干线客货运输繁忙,承担着保障区域客货运输高效运转的重要任务。为保障两条线路安全畅通,国铁成都局按照规定组织开展设备集中修。

为最大程度降低施工对客货运输的影响,国铁成都局成立集中修现场指挥部,统筹兼顾列车开行和施工安排,组织工务、供电、电务、车辆、建设等多系统协同作战,坚持科学统筹、集中攻坚、精准施策,精心编制施工日历计划,最大限度



襄渝铁路集中修现场,检修人员开展接触网绝缘子更换作业。

利用列车运行间隙进行施工作业,全面减少对运输的影响。

集中修期间,国铁成都局将统筹组织达州、重庆、遂宁、绵阳等站区各单位4000余名作业人员昼夜奋战,投入大型养路机械40余台,计划完成线路大机打磨213公里、线路大机捣固约89公里、道岔大机打磨38组、道岔大机捣固84组、大修清筛3公里、道岔工电联整46组等项目,同步推进

南充北站接触网改造和钢桁架吊装施工等作业任务。

国铁成都局管内襄渝铁路、兰渝铁路2026年第二阶段集中修计划11月中旬完工,届时将有效改善线路道床弹性、消除既有设备病害,进一步提升设备整体质量,有力保障2027年春运安全畅通。

张耀川 陈远帆 韩健 华西都市报—封面新闻记者 曾业

国道548线色翁段改建工程全线完工

华西都市报(记者 曹菲)10月26日,记者从蜀道集团获悉,海拔3800米以上,国道548线色达县色柯至翁达段改建工程全线完工。项目建成后,将整体提升甘孜州高原牧区公路通行能力与安全水平,为高海拔地区干线公路升级改造积累可复制、可推广的经验。

国道548线色达县色柯至翁达段改建工程起于色柯镇,经洛若镇、霍西乡、旭日乡、杨各乡,止于翁达镇衔接国道317线,全长81.25公里,全线按二级公路标准建设,平均海拔3800米,沿线高原台地与高山峡谷交错分布。

色翁路改建工程作为全省高原山区普通国道“高速化”试点项目,建设团队“量体裁衣”,结合地形地质条件因地制宜开展线形设计,适度提高技术

标准、均衡路线指标、优化路线走向、提升建筑限界的目标。

色翁路全线改建原路重合率79.5%,新线改造主要集中于不良地质发育、场镇路段和路线指标偏低路段,并对地形险要处采取新线绕避方案,从源头消除多项隐患。改造后,路线里程由85公里缩短至81.25公里,运行速度由55公里/小时提升至70公里/小时,运行速度提升近27%;通行时间由90分钟缩短至65分钟,时间缩短近30%;围绕突破超车安全等影响道路安全运行速度关键因素,创新推出低成本实效型工程措施,运营安全性能明显提高。

2026年8月26日,项目通过交通运输部交通强国试点任务验收,为全国高海拔地区干线公路升级提供可复制样板。